2011 no. 35

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

Besluit van 27 april 2011, houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 in verband met het opnemen van een grondslag voor uitvoering van Europese besluiten met betrekking tot de veiligheid van vissersvaartuigen, het opnemen van een grondslag voor voorschriften voor vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter alsmede wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met enige noodzakelijke aanpassingen

Uitgegeven, 7 juni 2011

De minister van Justitie en Onderwijs,

A.L. Dowers

Besluit van 27 april 2011, houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 in verband met het opnemen van een grondslag voor uitvoering van Europese besluiten met betrekking tot de veiligheid van vissersvaartuigen, het opnemen van een grondslag voor voorschriften voor vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter alsmede wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met enige noodzakelijke aanpassingen

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 september 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/1285 sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 3, tweede en derde lid, 3a, 5, 6, tweede en derde lid, 9, vierde lid, en 58 van de Schepenwet;
De Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 20 december 2010, nr. W09.10.0482/IV/K);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IENM/BSK-2011/6754, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Vissersvaartuigenbesluit 2002 wordt als volgt gewijzigd:
A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:
In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:

2. De onderdelen b tot en met t worden geletterd d tot en met v.

3. Na onderdeel a worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:
b. Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;
c. Nederlands vissersvaartuig: een vissersvaartuig dat ingevolge artikel 1, tweede lid, van de Uitvoeringswet Visserijverdrag 1967 als Nederlands geldt;.

B

Artikel 1.2, eerste lid, komt te luiden:
1. Dit besluit is, met uitzondering van de artikelen 1.15 en 12.1, van toepassing op nieuwe en, voor zover uitdrukkelijk bepaald, bestaande vissersvaartuigen die zijn uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt worden voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee, en waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt.

C

Artikel 1.7 komt te luiden:

Artikel 1.7 Klassenregels

1. Onze Minister wijst instanties aan waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de wet.
2. Voordat een eerste onderzoek als bedoeld in artikel 1.12, eerste lid, plaatsvindt, kiest de eigenaar of de bouwer van een vissersvaartuig voor de regels van een ingevolge het eerste lid aangewezen instantie of voor de regels die door de Scheepvaartinspectie worden gebruikt.
3. Bij onderzoeken als bedoeld in artikel 1.12 voldoet een vissersvaartuig met betrekking tot het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de romp, de hoofdmachines en hulpwerktuigen alsmede de elektrische en automatische systemen, aan de regels van een ingevolge het eerste lid aangewezen instantie, of aan de regels die door de Scheepvaartinspectie worden gebruikt, voor zover deze regels niet in strijd zijn met het bepaalde bij of krachtens dit besluit.

Artikel 1.7a Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen

1. Onze Minister wijst de natuurlijke personen en rechtspersonen aan die zijn belast met de door hem aan te geven, in het kader van de onderzoeken, bedoeld in artikel 1.12, te verrichten taken.
2. Een ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon is, indien bij een onderzoek gebreken aan het vissersvaartuig of zijn uitrusting worden geconstateerd, bevoegd om herstel van deze gebreken te vorderen.
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen hun taken uitoefenen.

D

Artikel 1.15 komt te luiden:

Artikel 1.15. Uitvoering van communautaire voorschriften

Ter uitvoering van een besluit van een of meer van de instellingen van de Europese Unie alleen of gezamenlijk betreffende de veiligheid van in de lidstaten van de Europese Unie geregistreerde vissersvaartuigen en vissersvaartuigen in Europese wateren onder de jurisdictie van de lidstaten van de Europese Unie kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld.

E

Artikel 2.19 komt te luiden:

Artikel 2.19 Toepasselijkheid van de artikelen 2.16, 2.17 en 2.18

De artikelen 2.16, 2.17, 2.18 zijn slechts van toepassing op Nederlandse vissersvaartuigen.

F

Artikel 3.9, vierde lid, komt te luiden:
4. Voor Nederlandse vissersvaartuigen vinden de hellingproef en de vaststelling van de voorwaarden, bedoeld in het eerste lid, ten minste om de tien jaar plaats.

G

Artikel 4.1 komt te luiden:

Artikel 4.1. Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en op nieuwe Nederlandse vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer.

H

In artikel 4.10, elfde lid, tweede volzin, wordt de zinsnede “ten aanzien van sterkte en constructie aan het derde, zevende en achtste lid” vervangen door: ten aanzien van sterkte en constructie aan het derde en zevende lid.

I

In artikel 4.13, tiende lid, wordt de slotzin vervangen door:
Ten aanzien van Nederlandse vissersvaartuigen geldt dat in geval van elektrische aandrijving de noodkrachtbron in staat is om de hulpstuurinrichting gedurende ten minste 10 minuten te bedienen.

J

Artikel 4.16, derde lid, komt te luiden:
3. Ten aanzien van Nederlandse vissersvaartuigen geldt dat de navigatielichten, indien zij alleen op elektrische stroom werken, worden gevoed via een apart schakelbord en er adequate controlevoorzieningen voor die lichten worden geïnstalleerd.

K

In artikel 4.17, tweede lid, wordt de slotzin vervangen door:
Ten aanzien van Nederlandse vissersvaartuigen geldt dat de elektrische noodkrachtbron op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer gedurende ten minste 8 uur stroom kan leveren voor de in dit artikel vermelde installaties.

L

Artikel 5.22, zevende lid, komt te luiden:
7. Ten aanzien van Nederlandse vissersvaartuigen geldt dat alle machineruimten van categorie A zijn uitgerust met een vast aangebrachte brandblusinrichting.

M

Artikel 5.35 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de slotzin vervangen door:
Ongeacht het bepaalde onder a en b zijn er op Nederlandse vissersvaartuigen te allen tijde ten minste twee brandbluspompen aanwezig.

2. In het achtste lid wordt de zinsnede “waarbij voor vissersvaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven de hoogste waarde bepalend is” vervangen door: waarbij voor Nederlandse vissersvaartuigen de hoogste waarde bepalend is.

N

Artikel 5.40 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt de zinsnede “voor vissersvaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven, 375 kW” vervangen door: voor Nederlandse vissersvaartuigen, 375 kW.

2. Het zesde lid komt te luiden:
6. Op Nederlandse vissersvaartuigen zijn alle ruimten voor machines van categorie A uitgerust met een vast aangebrachte brandblusinstallatie.

O

Artikel 7.1 komt te luiden:

Artikel 7.1 Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en op nieuwe Nederlandse vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer.

P

Artikel, 9.1, eerste lid, komt te luiden:
1. Tenzij anders is bepaald is dit hoofdstuk van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en op nieuwe Nederlandse vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer.

Q

In het opschrift van Hoofdstuk 12 wordt “visservaartuigen” vervangen door: vissersvaartuigen.

R

Na het opschrift van Hoofdstuk 12 vervalt “(gereserveerd)” en wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12.1 Algemene bepaling

Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de veiligheid van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter.

S

In artikel 13.3 komen het tweede lid alsmede de aanduiding “1.” voor het eerste lid te vervallen.

ARTIKEL II

Het Schepenbesluit 2004 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 63, derde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:
b. voor in Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten geregistreerde schepen: de minster van Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten belast met het beleidsterrein scheepvaart.

2. De onderdelen c en d komen te vervallen.

B

Na het opschrift van Hoofdstuk 6 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 69a Strafbaarstelling

Gedragingen in strijd met het bepaalde in de artikelen 61, 64, 66, 67 en 68 alsmede gedragingen in strijd met het bepaalde krachtens artikel 65 zijn strafbare feiten.

C

Artikel 70, eerste lid, komt te luiden:
1. Onze Minister draagt zorg voor de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes, voor zover bekendmaking daarvan niet geschiedt in het Tractatenblad.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel I, onderdeel S, dat in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 27 april 2011

Beatrix

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *dertiende* mei 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Dit besluit strekt tot wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 en het Schepenbesluit 2004.

De wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 heeft ten eerste betrekking op de creatie van een grondslag om bij ministeriële regeling uitvoering te geven aan Europese richtlijnen en andere besluiten die zijn vastgesteld ter verbetering van de veiligheid op zee van vissersvaartuigen. Allereerst betreft het hier besluiten die worden genomen op grond van artikel 8 van richtlijn nr. 97/70/EG van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt (PbEG L 1998, 34, hierna: richtlijn 97/70/EG). Onlangs zijn in richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131, hierna richtlijn 2009/17/EG) verplichtingen opgenomen voor vissersschepen met een lengte van 15 meter of meer over de aanwezigheid en het gebruik van een automatisch identificatiesysteem (AIS). Het is te verwachten dat in de komende jaren wijzigingen plaatsvinden van dergelijke communautaire besluiten, waardoor het geboden is deze grondslag te creëren om adequaat en tijdig te voorzien in implementatie van die besluiten.

De uitvoering van de communautaire besluiten op het gebied van veiligheid op zee laat in de meeste gevallen weinig tot geen ruimte voor de Nederlandse wetgever om keuzes te maken van beleidsinhoudelijke aard. Bovendien bevatten de besluiten in grote mate gedetailleerde technische veiligheidseisen die op zichzelf geen ruimte laten voor interpretatie. Mede met het oog op aanwijzing 339 van de Aanwijzingen voor de regelgeving is delegatie naar het niveau van ministeriële regeling in deze gevallen gewenst en toelaatbaar. Gezien de aard en de hoeveelheid van de bestaande regels op dit onderwerp, bestaat geen aanleiding om te veronderstellen dat dit in de toekomst anders (lees: minder gedetailleerd) zal zijn. Hiermee bestaat voldoende aanleiding om naar het niveau van de ministeriële regeling te delegeren.

Tevens wordt met deze wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 het tot op heden gereserveerde hoofdstuk 12 ingevuld. In dat hoofdstuk wordt thans een grondslag opgenomen om op het niveau van een ministeriële regeling eisen op te nemen ten aanzien van de veiligheid van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter. Deze eisen zullen hoofdzakelijk van technische aard zijn. Deze categorie valt nu onder het Vissersvaartuigenbesluit (van 1989). In de nota van toelichting bij het

Vissersvaartuigenbesluit 2002 (Stb. 2002, 60) is het opnemen van eisen voor deze categorie schepen reeds aangekondigd.

De wijziging van het Schepenbesluit 2004 ziet op de gelijktrekking van de nationale instanties die belast zijn met het vaststellen van het veiligheidsniveau, bedoeld in voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag[1]. Daarnaast vindt aanpassing plaats van het artikel waarin de bekendmaking van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vastgestelde Codes is geregeld, en strafbaarstelling van gedragingen in strijd met bepaalde artikelen uit het besluit. Op genoemde wijzigingen van het Schepenbesluit 2004 zal in de artikelsgewijze toelichting nader worden ingegaan.

Rijksregelgeving

De Schepenwet, waarop het Vissersvaartuigenbesluit 2002 en het Schepenbesluit 2004 berusten, is een rijkswet. Deze twee algemene maatregelen van rijksbestuur gelden ook voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten, en kunnen daarbij, na afstemming tussen de verschillende rijksdelen, ook enkel gewijzigd worden middels een algemene maatregel van rijksbestuur zoals het onderhavige besluit.

De bepalingen uit het Vissersvaartuigenbesluit 2002 dienen ter implementatie van de richtlijn 97/70/EG. De bepalingen uit deze richtlijn zijn voor het overgrote deel gestoeld op het protocol van het Verdrag van Torremolinos [1]. De richtlijn wijzigt echter de eisen van het protocol op een aantal punten en voegt daarnaast een aantal eigen eisen toe.

Voor wat betreft de bepalingen uit de richtlijn die afwijkingen bevatten op de eisen van het protocol dan wel extra, puur Europese eisen zijn, is destijds in het Vissersvaartuigenbesluit 2002 bepaald dat die eisen slechts van toepassing zijn op Nederlandse vissersvaartuigen. Immers, de veiligheidseisen voor vissersvaartuigen op grond van richtlijn 97/70/EG zijn gebaseerd op het derde deel (Titel V) van het EG-verdrag (inmiddels Titel VI van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) en de bepalingen op grond van dit deel zijn ingevolge artikel 299 van het EG-verdrag (inmiddels artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) niet van toepassing buiten het Europese deel van Nederland.

Met het onderhavige besluit komt hier geen verandering in. Wel is ter verduidelijking de formulering aangepast. Op deze wijziging zal in de artikelsgewijze toelichting nader worden ingegaan.

[1] Het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

[1] Het op 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen, met Bijlage (Trb. 1980, 139) en het daarbij behorende Op 2 april 1993 tot stand gekomen Protocol, met Bijlage (Trb. 2001, 168).

Voor wat betreft de bepalingen uit de richtlijn die afwijkingen bevatten op de eisen van het protocol dan wel extra, puur Europese eisen zijn, is destijds in het Vissersvaartuigenbesluit 2002 bepaald dat die eisen slechts van toepassing zijn op Nederlandse vissersvaartuigen. Immers, de veiligheidseisen voor vissersvaartuigen op grond van richtlijn 97/70/EG zijn gebaseerd op het derde deel (Titel V) van het EG-verdrag (inmiddels Titel VI van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) en de bepalingen op grond van dit deel zijn ingevolge artikel 299 van het EG-verdrag (inmiddels artikel 355 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) niet van toepassing buiten het Europese deel van Nederland.
Met het onderhavige besluit komt hier geen verandering in. Wel is ter verduidelijking de formulering aangepast. Op deze wijziging zal in de artikelsgewijze toelichting nader worden ingegaan.

De beveiliging van schepen is geen koninkrijksaangelegenheid in de zin van artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en behoeft derhalve niet in rijkswetgeving te worden geregeld. Niettemin hebben de landen van het Koninkrijk er toentertijd voor gekozen om de beveiligingsmaatregelen voor schepen voorlopig uit te voeren door middel van het Schepenbesluit 2004, waarin ook de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende veiligheidseisen aan schepen zijn geïmplementeerd. Een belangrijke overweging daarbij is geweest dat een korte implementatietermijn weinig ruimte liet voor het tot stand brengen van nieuwe landswetgeving voor de beveiliging van schepen. Benadrukt zij evenwel dat het Schepenbesluit 2004 berust op artikel 38 van het Statuut en desgewenst door elk van de landen van het Koninkrijk van rechtswege voor de in dat land geregistreerde schepen kan worden beëindigd, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

Administratieve lasten/Bedrijfseffecten

Het betreft hier hoofdzakelijk wetstechnische wijzigingen en deze brengen in dit geval geen administratieve lasten of andere bedrijfseffecten met zich mee. Het besluit is derhalve niet aan Actal voorgelegd. Wanneer gebruik gemaakt zal worden van de hier gecreëerde delegatiebepalingen om inhoudelijke regels te stellen op het niveau van een ministeriële regeling zal dit waar nodig wel plaatsvinden.

Artikelsgewijze toelichting

In deze artikelsgewijze toelichting worden enkel die aspecten van de desbetreffende artikelen toegelicht die nog niet in het algemeen deel van deze toelichting aan de orde zijn gekomen.

Vissersvaartuigenbesluit 2002

Artikel I, onderdeel A(deels), H

Deze onderdelen betreffen enkele redactionele aanpassingen die deels het gevolg zijn van de verdere wijzigingen die door dit besluit in het Vissersvaartuigenbesluit 2002 wordt aangebracht en deels het herstel van enkele kleine omissies.

Artikel I, onderdeel B

In het nieuwe eerste lid van artikel 1.2 is voor wat betreft de nieuwe artikelen 1.15 en 12.1 een uitzondering opgenomen op de reikwijdte van dit besluit. Dit met het oog op dat het wenselijk is dat, de door middel van de in die artikelen opengestelde mogelijkheid tot het stellen van nadere regels, ook regels kan betreffen voor vissersvaartuigen waarvan de lengte minder dan 24 meter bedraagt.

Artikel I, onderdeel C

Met dit onderdeel wordt artikel 1.7 vervangen door een tweetal nieuwe artikelen. In het nieuwe artikel 1.7 is bepaald dat de minister instanties kan aanwijzen waarvan de regels kunnen gelden als eisen in de zin van artikel 3a van de Schepenwet. De nieuwe wijze van formuleren stelt buiten twijfel dat een eigenaar van een vissersvaartuig vrij moet kiezen uit de regels van instanties die door de minister zijn aangewezen.

Het nieuwe artikel 1.7a vervangt het vierde lid van het oude artikel 1.7. In dat lid was geregeld dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie door een klassenbureau verrichte onderzoeken gelijk kan stellen met onderzoeken die door zijn ambtenaren zijn verricht. Het nieuwe artikel 1.7a past bij de huidige praktijk, waarin onderzoeken aan de gespecialiseerde klassenbureaus worden uitbesteed. De formulering is in lijn met vergelijkbare bepalingen in het Schepenbesluit 2004, dat betrekking heeft op koopvaardij- en passagiersschepen.

Wat betreft de uitbesteding van onderzoeken moet voor de vissersvaartuigen van 24 meter of meer gewerkt worden volgens de principes van richtlijn nr. 2009/15/EG[1]. Dit betekent, kort gezegd, dat slechts organisaties erkend overeenkomstig verordening (EG) nr. 391/2009 [2] kunnen worden aangewezen als instanties door wie onderzoeken kunnen worden verricht.

1 Richtlijn nr. 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 Inzake gemeenschappelijk voorschriften voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme organisaties (PbEU L 131).

2 Verordening van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PbEU L 131).

Het derde lid biedt de basis voor een ministeriële regeling waarin regels omtrent de taakuitoefening van aangewezen instanties kunnen worden gesteld. Zowel voor deze ministeriële regeling als voor het besluit waarmee instanties worden aangewezen kan worden aangesloten bij de al bestaande Regeling erkende organisaties Schepenwet en het tevens al bestaande Besluit erkende organisaties Schepenwet.

Artikel I, onderdeel D

In het algemeen deel van de toelichting is al gerefereerd aan de wenselijkheid en toelaatbaarheid van de gewijzigde delegatiebepaling van artikel 1.15. Daarnaast komt door middel van de onderhavige wijziging het tweede lid te vervallen, aangezien het een overbodige bepaling was.

Artikel I, onderdelen A, E, F, G, I, J, K, L, M, N, O, P

Deze onderdelen hebben alle betrekking op de afbakening van de toepasselijkheid van de eisen uit het Vissersvaartuigenbesluit 2002 op de vissersvaartuigen afkomstig uit de verschillende landen van het Koninkrijk der Nederlanden.

Om onduidelijkheden te voorkomen, is de formulering in het Vissersvaartuigenbesluit 2002 zo aangepast dat duidelijk is dat diverse bepalingen slechts van toepassing zijn op vissersvaartuigen afkomstig uit het Europese deel van het Koninkrijk en niet op vissersvaartuigen afkomstig uit Aruba, Curaçao, Sint Maarten, Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Dit komt tot uitdrukking door een verwijzing naar artikel 1, tweede lid, van de Uitvoeringswet Visserijverdrag 1967, die alleen voor het Europese deel van het Koninkrijk geldt.

Artikel I, onderdeel S, en artikel III

In verband met het overzetten van de regels voor vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter van het Vissersvaartuigenbesluit (van 1989) naar de Regeling Vissersvaartuigen, een mogelijkheid die is gecreëerd met het opnemen van artikel 12.1, wordt met dit onderdeel de uitzondering op de intrekking van het Vissersvaartuigenbesluit (van 1989) ongedaan gemaakt. Gezien het feit dat de omzetting naar de Regeling Vissersvaartuigen nog niet gereed is, treedt artikel I, onderdeel S, pas in werking op een nader bij Koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Schepenbesluit 2004

Artikel II, onderdeel A

Dit onderdeel ziet op de gelijktrekking van de nationale instanties van Aruba, Curaçao onderscheidenlijk Sint Maarten die belast zijn met het vaststellen van het

veiligheidsniveau, bedoeld in voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag. Voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag bepaalt dat "Administrations shall set security levels (...) [for] ships entitled to fly their flag." Dit vanwege de vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau moet worden onderscheiden van het beveiligingsniveau dat een Staat voor zijn havens en voor schepen die zijn havens aandoen, kan vaststellen (zie voorschrift XI-2/3.2). De kapitein van een schip is verplicht om ervoor te zorgen dat aan boord van zijn schip ten minste het door zijn eigen vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau wordt nageleefd. Het kan echter zijn dat in een bepaalde regio door de plaatselijke autoriteiten een hoger beveiligingsniveau is vastgesteld. In dat geval zal de kapitein het aan boord van zijn schip geldende, door zijn vlaggenstaat vastgestelde, beveiligingsniveau moeten verhogen tot het ter plaatse geldende niveau (zie voorschrift XI-2/4.3 van het SOLAS-verdrag).

Artikel II, onderdeel B

Door middel van de in dit besluit opgenomen wijziging van het Schepenbesluit 2004 wordt voorzien in de strafrechtelijke sanctionering van enkele in hoofdstuk 5 van dat besluit opgenomen voorschriften. Het gaat in dit hoofdstuk om verplichtingen die zich tot de kapitein richten en die met name zien op de operationele veiligheid van het schip. Dergelijke verplichtingen zijn op wetsniveau reeds neergelegd in de artikelen 4 (verplichtingen voorafgaand aan de reis) en 9 (verplichtingen tijdens de reis) van de Schepenwet en zijn nader uitgewerkt in genoemd hoofdstuk 5 van het Schepenbesluit 2004.
Het handhavingssysteem van de veiligheidsvoorschriften zoals neergelegd in de Schepenwet vormt een combinatie van bestuurlijke en strafrechtelijke sancties. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn onder meer bevoegd tot het intrekken van voor een schip afgegeven certificaten en tot het aanhouden van schepen die niet over de benodigde certificaten beschikken of niet aan de krachtens de Schepenwet gestelde eisen voldoen. Daarnaast is bijvoorbeeld het uitvaren zonder een geldig certificaat strafbaar gesteld. In de praktijk komt het in de meeste gevallen niet tot een strafrechtelijke vervolging, omdat met name de (dreiging met) aanhouding van een schip vanwege de grote financiële consequenties buitengewoon effectief blijkt te zijn.

Bij de herziening van het Schepenbesluit 2004 is ervoor gekozen de handhaving van de opgenomen operationele voorschriften langs bestuurlijke weg zoals neergelegd in de Schepenwet te laten verlopen. In de praktijk is nu gebleken dat deze bestuurlijke weg niet in alle gevallen toereikend blijkt te zijn. Operationele voorschriften zijn niet gekoppeld aan een certificaat, waardoor intrekking daarvan niet mogelijk is. Aanhouding van het schip zou in zo'n geval buitenproportioneel zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval als tijdens een reis niet voldaan wordt aan de verplichting om passend gebruik te maken van routeringsstelsels. Om deze reden is er thans voor gekozen om gedragingen in strijd met een aantal operationele voorschriften uit het Schepenbesluit 2004 strafbaar te stellen. Artikel 58 van de Schepenwet biedt hiertoe

de basis. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het in de praktijk gaat om slechts enkele overtredingen per jaar.

Artikel II, onderdeel C

De Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen bepaalt dat de bekendmaking van verdragen en van besluiten van volkenrechtelijke organisaties geschiedt in het Tractatenblad. Blijkens de memorie van toelichting bij deze rijkswet ziet deze verplichting op verdragen en besluiten die een bindend karakter hebben. De door de IMO vastgestelde Codes die een niet-bindend karakter hebben, worden derhalve niet in het Tractatenblad bekendgemaakt. Voor deze gevallen regelt artikel 70 van het Schepenbesluit 2004 de bekendmaking. Om een dubbele opdracht tot bekendmaking te voorkomen is de formulering van het eerste lid van artikel 70 aangepast.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus